

CTE – 022M

C.G. – P.L. 71

Code de la  
sécurité routière

DEUXIÈME VERSION RÉVISÉE



## **Mémoire sur la sécurité routière de la population cycliste (version révisée)**

**Dans le cadre de la consultation  
sur le projet de loi 71**

En date du 25 janvier 2010

**Louis Barbeau – Directeur général**

(514) 252-3071 poste 3523

lbarbeau@fqsc.net

## Résumé

À l'occasion de la consultation générale sur le projet de loi 71, modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière, la Fédération Québécoise des Sports Cyclistes a souhaité s'exprimer afin de proposer des pistes de solutions nouvelles aux problématiques largement reconnues comme étant à la base des préoccupations de la population cycliste.

Étant en contact au quotidien avec les différentes populations cyclistes (cyclosportifs, compétiteurs, cyclistes urbains, et même cyclotouristes), la FQSC est un des organismes les mieux placés pour les comprendre et représenter adéquatement leurs intérêts respectifs.

Face à l'essor continu de l'utilisation du vélo, et au constat du nombre encore trop important de décès et de blessés attribuables aux accidents routiers, le Québec devrait se doter de politiques ambitieuses afin de devenir un modèle en termes de sécurité routière cycliste.

À l'affût d'alternatives qui ont fait leurs preuves en dehors de nos frontières, la FQSC croit qu'il serait pertinent d'adapter certaines de ces mesures au contexte québécois afin de responsabiliser l'ensemble des usagers de la route. Pour ce faire, l'intégration du principe de prudence envers les usagers les plus vulnérables permettrait de changer les mentalités par la conscientisation de la fragilité de ce type d'usagers.

Par ailleurs, l'identification de problématiques précises nous permet de proposer une série de mesures à instaurer dans le cadre de la modification au Code de la sécurité routière.

La spécification des conditions de dépassement d'un cycliste, le fait de ne pas placer les cyclistes dans une situation qui compromet leur sécurité (en roulant à l'extrême droite), la possibilité de rouler à deux cyclistes de large, la révision de l'obligation de rouler dans les pistes cyclables ainsi que des éléments supportant une éventuelle législation sur le port du casque ne sont que quelques recommandations que vous retrouverez dans ce mémoire.

Ajoutons à cela que les mesures proposées ci-dessus servent la pratique du cyclisme en général et posent les bases d'une société plus saine, moins polluante, en somme, plus harmonieuse.

# Sommaire

|   |    |
|---|----|
| Sommaire .....  | 3  |
| Introduction.....                                     | 4  |
| I. La pratique du cyclisme .....                      | 6  |
| A. Quelques points en faveur du vélo .....            | 6  |
| B. Portrait de la population cycliste québécoise..... | 7  |
| C. Types d'utilisateurs .....                         | 7  |
| 1. Le cyclisme en tant que loisir .....               | 8  |
| 2. Le cyclisme comme moyen de transport .....         | 10 |
| D. Bilan routier cycliste.....                        | 12 |
| 1. Les accidents de la route.....                     | 12 |
| 2. Coût des accidents de la route:.....               | 14 |
| E. Les principaux facteurs de risque .....            | 15 |
| 1. L'âge .....  | 17 |
| 2. Le comportement de l'individu.....                 | 17 |
| 3. Le lieu de pratique .....                          | 18 |
| II. Recommandations.....                              | 22 |
| A. Mesures de prévention.....                         | 22 |
| B. Amendements au Code de la route .....              | 22 |
| 1. Pistes cyclables.....                              | 23 |
| 2. Le dépassement d'un cycliste .....                 | 23 |
| 3. Rouler à l'extrême droite .....                    | 25 |
| 4. Rouler à deux de front .....                       | 25 |
| C. Le principe de prudence .....                      | 26 |
| D. Le port du casque.....                             | 27 |
| 1. Le non-port du casque .....                        | 27 |
| 2. Mettre son casque .....                            | 27 |
| E. Impacts de la législation.....                     | 28 |
| F. Positionnement de la FQSC.....                     | 30 |
| III. Conclusion.....                                  | 31 |
| IV. Bibliographie .....                               | 32 |

## Introduction

Le premier blessé dans un accident de la circulation impliquant un véhicule à moteur a été officiellement enregistré le 30 mai 1896 : il s'agissait d'un cycliste de la ville de New-York. Depuis lors, les systèmes de transport ont évolué d'une manière fulgurante et la pratique du vélo également, apportant son lot de considérations pour une cohabitation sécuritaire entre tous les acteurs du transport routier.

En 1997, le total cumulé des tués au fil des ans dans des accidents de la circulation atteignait quelque 25 millions de personnes dans le monde. En plus des tués, on estime qu'entre 20 millions et 50 millions de personnes sont blessées chaque année dans des accidents de la circulation à travers le monde<sup>1</sup>.

Dans les pays à revenu élevé, bien qu'ils soient très variables, les taux de décès par accident de la circulation ont diminué depuis les années 60 à 70. Ainsi par exemple, en Amérique du Nord, entre 1975 et 1998, le taux de mortalité par accident de la circulation a diminué de 27% aux États-Unis et de 63 % au Canada. Aussi peut-on constater l'efficacité des politiques de sécurité routière, d'éducation, d'aménagements urbains et routiers à lier également aux innovations technologiques des constructeurs de véhicules, au nombre et à la gravité des accidents.

Ces dernières années, les initiatives faisant la promotion de la pratique cycliste sont légions à travers le monde. L'organisation de journées sans voiture, la volonté des grandes villes de rendre leur centre ville moins accessible aux véhicules à moteur, l'implantation de systèmes automatisés de location de vélos (Bixi, Vélib, VéloV), le réaménagement de l'espace urbain, l'essor du cyclotourisme et du cycloportif sont autant d'éléments qui témoignent de la nécessité de se doter de politiques adaptées pour une intégration harmonieuse de l'utilisation du vélo dans l'espace routier.

L'Assemblée nationale a confié le mandat de procéder à *une consultation générale sur le projet de loi no 71* (Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives) à la Commission des transports et de l'environnement. La Fédération Québécoise des Sports Cyclistes, fédération sportive reconnue et honorée par Sport-Québec cette année<sup>2</sup>, dispose d'une expertise sur les revendications et les conditions de la pratique du cyclisme au Québec, et souhaite donc faire connaître son point de vue sur les débats pour encourager la pratique dans des conditions plus sécuritaires.

Ainsi, dans le cadre du **plan national sur la sécurité routière du Canada**, le *plan Vision sécuritaire routière 2010*, élaboré en 2005, se dotait d'objectifs ambitieux: doter le Canada des routes les plus sûres au monde, et diminuer de 30% le nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés d'ici 2010. De nombreux sous-objectifs visent les préoccupations au

---

<sup>1</sup>Rapport de l'OMS sur la prévention des traumatismes dûs aux accidents de la circulation, 2004.

<sup>2</sup>La FQSC s'est vue décerner le prix de Fédération sportive de l'année par Sport-Québec.

niveau de la sécurité routière au Canada, telles la conduite dangereuse et la sécurité des *usagers de la route les plus vulnérables*. Cette vision, évaluée à mi-parcours, fait état de la difficulté à rencontrer ces objectifs.

Plus précisément, au Québec, l'engouement pour le cyclisme se traduit par une population cycliste estimée à 3,6 millions de personnes<sup>3</sup>, parcourant au total, 2 milliards de km annuellement. Cependant, on distingue différents types de pratiques cycliste, amenant des comportements, des problématiques et des besoins différents.

C'est pourquoi, à travers une analyse globale de la réalité cycliste dans le monde et des particularités de cette pratique au Québec, la FQSC souhaite apporter une réflexion, entre autres sur des questions telles l'information et l'éducation des usagers de la route, la différence entre le sport et le transport, et l'amendement de certains articles du code de la sécurité routière (ex: le port du casque, la notion de dépassement de cycliste, l'application d'un principe de prudence (de l'usager le moins vulnérable envers l'usager le plus vulnérable), etc.).

Enfin, malgré plusieurs mesures déjà en place et un bilan routier qui va en s'améliorant, de nombreux défis sont encore à relever pour mener à bien cette vaste entreprise, qui est de donner au Québec une véritable culture de la sécurité routière. «L'éducation routière doit être vue comme une composante importante de l'éducation à la citoyenneté où l'on demande à chaque usager de la route d'être responsable de sa sécurité et de celle des autres», de déclarer Mme Julie Boulet, Ministre des Transports.

A cela, ajoutons cette conclusion d'une étude londonienne qui se traduirait par cette maxime: «Plus les gens pédalent, plus cela devient sécuritaire<sup>4</sup>»

---

<sup>3</sup> Vélo-Québec, *État du vélo, 2005*

<sup>4</sup>*Si le nombre de cyclistes doublait, le risque par cycliste diminuerait de 34 %. (Plus l'usage du vélo est important, plus la part de cyclistes accidentés est faible. Source: Safety in numbers, more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, PL Jacobsen, Injury Prevention, Sept 2003.*

## I. La pratique du cyclisme

### A. Quelques points en faveur du vélo

Les bienfaits de l'utilisation régulière du vélo sont aujourd'hui largement reconnus : il est entre autres, peu encombrant, rapide, non polluant... Pour les déplacements urbains, la bicyclette possède tous les avantages de l'automobile (rapidité, porte à porte...), sans ses inconvénients (difficultés de stationnement, coûts, pollution).

#### *Efficacité*

- En ville, la bicyclette accomplit des trajets de 5 km et moins, aussi vite sinon plus, que tout autre moyen de transport. Or à Montréal, 44% des déplacements sont de 8 km ou moins, distance qui se parcourt en moins de 40 minutes à vélo en milieu urbain.
- Le vélo est le seul véhicule qui peut transporter jusqu'à 10 fois son propre poids. Aucun véhicule ne peut offrir un rendement énergétique supérieur.

#### *Santé*

- Faire au minimum 30 kilomètres par semaine de vélo réduit de plus de la moitié les risques de maladie du cœur, par rapport à l'inactivité<sup>5</sup>.
- Les cyclistes réguliers disposent d'une forme physique équivalente à celle d'une personne plus jeune de 10 ans<sup>6</sup>.
- *La Copenhagen Study (2000)* a conclu que le taux de mortalité est de 40% supérieur pour les personnes se rendant au travail en voiture par rapport à celles qui privilégient le vélo.

#### *Écoresponsable*

- Au Québec, les cyclistes effectuent 16% de leurs déplacements à des fins de transport, ce qui représente 330 millions de kilomètres annuellement.
- Si ces déplacements étaient réalisés au moyen d'un mode de transport motorisé, ils entraîneraient la consommation de plus de 30 millions de litres d'essence et produiraient 76 000 tonnes de CO<sub>2</sub><sup>7</sup>.

#### *Économique*

- La pratique du vélo, outre la consommation en essence associée à la distance parcourue, permet souvent d'économiser d'importants frais associés au transport en voiture (stationnement, entretien du véhicule, assurances, etc.).

Ces points soulignent la nécessité de mettre en place des incitatifs à une plus grande utilisation du vélo afin d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain, d'avoir un impact positif sur la santé publique, ainsi que sur l'environnement.

---

<sup>5</sup>Source: *British Heart Foundation, Morris*

<sup>6</sup>Source: *National Forum for Coronary Heart Disease Foundation, Sharp*

<sup>7</sup>Sources : *Vélo-Québec, 2009*

## B. Portrait de la population cycliste québécoise

Le cyclisme au Québec, avec l'engouement qu'il suscite en tant que solution de transport santé et écoresponsable, mérite une législation adaptée et plus sécuritaire. Notons par ailleurs que le Québec est un leader en termes de pratique cyclisme en Amérique du Nord et qu'il doit ainsi se doter d'une politique à la hauteur, voire avant-gardiste.

Les 3,6 millions de cyclistes québécois parcourent au total 2 milliards de kilomètres annuellement. Ils représentent à eux seuls, 54% de la population (âgée entre 6 à 74 ans). La proportion de cyclistes au Québec est d'ailleurs plus élevée :

- Qu'en Ontario (44% de plus),
- Qu'en Colombie-Britannique (30% de plus)
- Qu'aux États-Unis (50% de plus).

Fait remarquable : 93% des enfants de 6 à 17 ans (1 million de personnes) sont des adeptes du vélo<sup>8</sup>. Si les lois, les aménagements et la sensibilisation sont bien menés au cours des prochaines années, on pourra compter sur une proportion importante de ces jeunes, qui poursuivront la pratique du vélo.

D'autre part, on peut constater l'importance qu'occupe le vélo pour les québécois en consultant les données portant sur le parc de vélos au Québec (nombre moyen de bicyclette par habitant). Au Québec, ce nombre est établi à 0,76 vélo par personne. On peut le comparer aux données de la France (0,4) et l'Angleterre (0,4) pour constater son ampleur. On observe d'ailleurs chez les pays pionniers et leader en terme de gestion de la cohabitation des différents usagers, que ce ratio prend plus d'importance (0,9 bicyclette par habitant pour le Danemark et 1 bicyclette / habitant aux Pays-Bas).

## C. Types d'utilisateurs

Pour comprendre la notion de 'types d'utilisateurs', les données présentées ci-dessous se sont attachées à dépeindre la perception de l'utilisation du vélo par l'ensemble de la population. En cela, le travail de Vélo-Québec était très pertinent, mais incomplet sur certains aspects.

De ce fait, on distingue plusieurs comportements cyclistes au Québec :

- Deux cyclistes sur trois (65 %) utilisent le vélo uniquement comme loisir.
- La proportion des déplacements des cyclistes qui sont effectués à titre de loisir, (inclut la balade, le cyclotourisme et le sport) est de 84%.
- 16% des déplacements cyclistes sont effectués uniquement à des fins de transport.

---

<sup>8</sup> Sources: Vélo Québec, État du Vélo, 2005

- Une personne sur cinq (21 %) considère le vélo d'abord comme un loisir, mais aussi comme un mode de transport occasionnel.

## 1. Le cyclisme en tant que loisir

On retrouve plusieurs familles de cyclistes qui disent considérer le vélo comme un loisir. Les deux grandes familles suivantes mettent en évidence certains éléments distinctifs qui les caractérisent: 1) Les randonneurs et cyclotouristes, et 2) Les cycloportifs et cyclistes de performance.

Parmi les origines de ces pratiques, on retrouve évidemment des préoccupations sociales et de santé. Cependant la finalité de ces pratiques laisse apparaître des profils différents, amenant ainsi, des problématiques, des besoins et des préoccupations différentes.

### ○ Le randonneur ou le cyclotouriste

En 2005, on recensait 510 000 cyclotouristes au Québec, soit 10% des adultes québécois âgés entre 18 et 74 ans. On comptait déjà également, 91 clubs cyclistes actifs qui organisent pour une grande partie d'entre eux, des activités de cyclotourisme ou de randonnée. Ces regroupements représentaient environ 11 000 membres en 2005.

Les clubs cyclistes organisent en moyenne 45 sorties annuelles, d'une soixantaine de kilomètres chacune, sur une période d'activité qui s'étend généralement de mai à septembre. C'est donc dire que 10 millions de kilomètres ont été parcourus par l'ensemble des membres de clubs québécois recensés en 2005.

Les mesures plébiscitées par Vélo-Québec auprès du MTQ ont permis de répondre à un besoin flagrant de la population cyclotouriste québécoise. L'aménagement de pistes cyclables, d'accotements asphaltés, de chaussées désignées en plus du développement de services d'appoint comme la location et la mise en place de panneaux encourageant la présence de cyclistes (« Bienvenue Cyclistes »), ont permis un développement significatif du tourisme à vélo. L'aménagement d'un réseau cyclable passant de 1000 km en 1992 à plus de 7000 km en 2005 est la preuve des efforts investis en ce sens. La traversée du Québec est désormais possible en empruntant uniquement des voies cyclables.

Cependant, notons que parmi toute cette population de randonneurs et de cyclotouristes, 200 000 cyclistes affirment que la raison première de leur participation à de telles randonnées porte sur le caractère sportif et le fait de fournir un effort pour son transport. Déjà, cela met en exergue une particularité ayant des conséquences importantes sur la représentativité de ces personnes sur la route.

### ○ Le cycloportif et le cycliste de performance

Du côté de la Fédération québécoise des sports cyclistes, on comptait en 2009, 183 clubs regroupant 9000 membres. En moyenne, les membres des clubs cycloportifs affiliés à la fédération effectuent entre 4000 et 5000 kilomètres par année.

Parmi les autres tendances à la hausse, on ne saurait passer sous silence l'engouement pour les événements cycloportifs au Québec. Ces événements ont grandi en popularité au cours des dernières années, avec une augmentation de 120% de l'adhésion au volet cycloportif au sein de la Fédération entre 2007 et 2009. La Fédération sanctionnera par ailleurs entre 12 et 15 cycloportives qui auront lieu durant la saison 2010, ce qui correspond à une augmentation d'environ 30% du nombre d'événements cycloportifs par rapport à 2008. Enfin, la FQSC prévoit une augmentation des adhésions de membres qui pourrait atteindre 120% par rapport à la saison précédente.

Quant aux clubs plus axés sur la compétition, leurs membres effectuent de 8 000 à 10 000 km par année. Il est alors aisé de comprendre que le lieu de pratique pour ces types de cyclistes ne peut pas se limiter aux voies cyclables, de par la diversité des modes de transport (et des vitesses) qui y cohabitent.

Selon une enquête de la FQSC menée auprès des clubs cycloportifs, les sorties sont généralement catégorisées en fonction de trois groupes distincts, séparés en fonction de la vitesse qu'ils maintiennent durant leurs sorties: 20-25 km/h, 25-30 km/h et plus de 30km/h. Ces vitesses, variables selon les difficultés du parcours, s'approchent aisément de 40 à 50 km/h quand le dénivelé le permet. De plus, les techniques acquises lors des sorties de groupe aident les cyclistes à parvenir à conserver une bonne vitesse de croisière, sur de longues distances.

C'est pourquoi, il apparaît que la pratique sur les pistes cyclables n'est pas la plus adaptée à leur type d'entraînement (ex : sorties en pelotons) et à la vitesse de déplacement, qui y est limitée à 25 km/h. En ce sens, la mise en place de mesures encourageant une meilleure cohabitation avec les autres usagers de la route est vivement souhaitée par la communauté cycliste sportive.

Insistons également sur le fait que ce type de public représente une catégorie de cyclistes réguliers, éduqués, informés et le plus souvent sensibles et assidus au port du casque. Pour cette catégorie d'usagers, le lieu de pratique privilégié est la route. Or, la cohabitation avec les autres utilisateurs les place souvent dans une situation précaire.

On comprend mieux l'importance des revendications de cette population, pour qui la route est le lieu de pratique privilégié, lorsque l'on évalue sa représentation par rapport à la distance totale roulée par les cyclistes québécois. Les cycloportifs et cyclistes de performance, qui représentent seulement 18% de la population cycliste québécoise, parcouraient 40% de la distance totale annuelle, soit 800 millions de kilomètres<sup>9</sup>.

Pour ces deux types d'utilisateurs donc, on observe les caractéristiques distinctives suivantes : un kilométrage annuel supérieur à celui des cyclotouristes, une sensibilisation aux enjeux de sécurité routière et une vitesse de circulation nettement supérieure aux usagers des pistes et voies cyclables (se rapprochant souvent de la limite urbaine de 50 km/h). Conséquemment, il

---

<sup>9</sup> Estimation FQSC 2009 : Projection de la distance parcourue par une population de 200 000 cyclistes parcourant en moyenne 4000 km/an.

faudrait voir à la mise en place de moyens d’actions pour accentuer la sécurité de ce type d’usager du vélo.

## 2. Le cyclisme comme moyen de transport

Au Québec, pour près d’un million de personnes, le vélo a une fonction utilitaire. Un adulte sur six (16 %) l’utilise comme moyen de transport et près de 75 000 enfants se rendent à l’école à vélo. La proportion de cyclistes utilitaires est plus élevée chez les jeunes adultes que chez leurs aînés. Cependant, cela pourra être nuancé par les éléments présentés dans cette section.

La pratique du vélo comme moyen de transport représente un peu plus de 1 % des déplacements totaux de la population québécoise. Ces chiffres, d’apparence relativement modestes, cachent un potentiel nettement plus élevé, puisque dans nos villes plus d’un déplacement sur trois, entre le domicile et le travail, fait moins de 5 kilomètres. Ce potentiel commence à s’exprimer par exemple dans le Plateau-Mont-Royal, où les 100 000 habitants de l’arrondissement effectuent 6,5 % de leurs déplacements à vélo.

- *L’influence de l’âge*

Chez les 18-24 ans, 33% utilisent le vélo comme mode de transport

- 16% s’en servent comme principal moyen de transport en été.
- Nettement plus que les 19% observés en 2000.

Chez les 25-34 ans, 24% utilisent le vélo comme mode de transport.

- 12% s’en servent comme principal moyen de transport en été

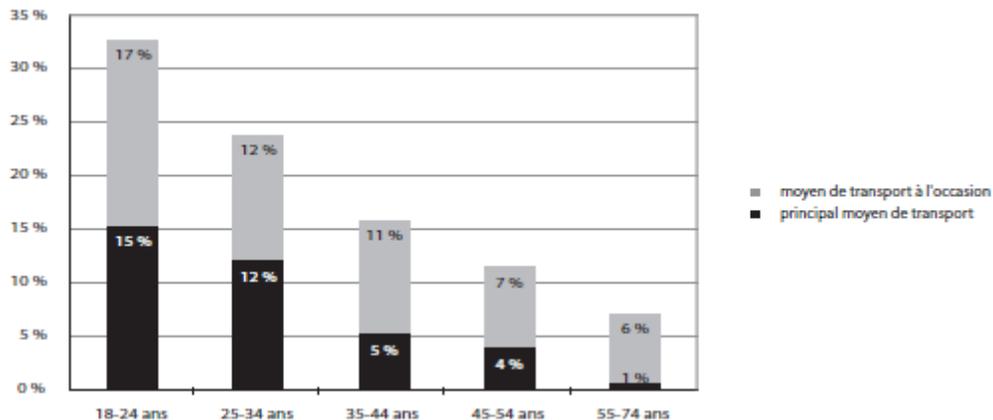


Tableau : L’utilisation du vélo comme mode de transport en fonction de l’âge

Ce document fait état de la prépondérance des jeunes parmi les utilisateurs du vélo comme moyen de transport. Cela est sans doute à mettre en lien avec le faible coût de déplacement, la distance effectuée et les lieux de pratique majoritairement urbains qui mettent en

communication les points névralgiques des déplacements par bicyclette pour cette catégorie de la population (proximité des destinations - domicile, travail, lieu d'étude, services, etc.).

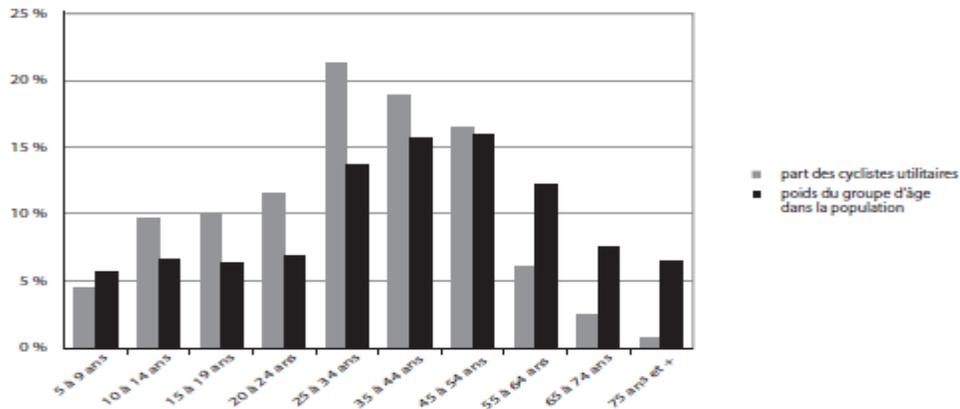


Tableau : Âge des utilisateurs du vélo comme mode de transport à Montréal

Ce tableau illustre, une utilisation du vélo plus proche de la réalité de la pratique cycliste globale. En effet, autant le tableau précédent présentait les jeunes comme la population utilisant le plus le vélo comme moyen de transport, autant ce graphique montre que dans le cadre d'une ville où les aménagements permettent une pratique régulière et sécuritaire, on retrouve le modèle global de la pratique, à savoir une prédominance des 25 à 54 ans (60% de la population).

Aussi peut-on supposer que dans les grandes villes, la population qui utilise en majorité le vélo comme moyen de transport, lorsqu'il y a des aménagements adaptés, fait figure d'échantillon représentatif de la pratique globale du vélo, quelle qu'elle soit (de loisir ou utilitaire).

Ce point met en lumière le décalage qu'on observerait avec une politique différenciée par l'âge sur la sécurité routière.

- *Les déplacements urbains*

| Ville                                  |                    | Montréal | Québec | Gatineau |
|--|--------------------|----------|--------|----------|
| <b>Principal moyen de transport</b>    | Nombre             | 110 000  | 14 000 | 8000     |
|  | % des cyclistes    | 20%      | 8%     | 12%      |
|  | % de la population | 8%       | 4%     | 5%       |
| <b>Moyen de transport à l'occasion</b> | Nombre             | 131 000  | 43 000 | 14 000   |
|  | % des cyclistes    | 24%      | 24%    | 20%      |
|  | % de la population | 10%      | 11%    | 9%       |
| <b>Moyen de transport</b>              | Nombre             | 241 000  | 57 000 | 22 000   |
|  | % des cyclistes    | 44%      | 31%    | 32%      |
|  | % de la population | 18%      | 15%    | 14%      |

Tableau : Utilisation du vélo comme mode de transport à Montréal, Québec et Gatineau, Vélo-Québec 2005 (18-74 ans)

De son côté, une enquête *Origine-Destination 2003 de Montréal* révèle que plus du tiers des déplacements à vélo (35%) ont comme motif le travail. En moyenne, il s'agirait de 18 000 déplacements quotidiens, soit 1,3% des déplacements ayant pour but l'accès au lieu de travail.

Le potentiel de déplacements à vélo est cependant nettement plus important, puisque dans les grands centres, les déplacements vers le travail, une fois sur trois, font moins de 5 kilomètres, que ce soit à Montréal (34%), Québec (38%) ou Ottawa-Gatineau (33%). Cette proportion grimpe à un déplacement sur deux dans les agglomérations de taille moyenne : 51% à Saguenay, 50% à Trois-Rivières et 49% à Sherbrooke.

Ces déplacements urbains sont essentiellement encouragés par l'existence et le développement d'axes cyclables dédiés, comme la voie cyclable nord-sud et est-ouest de Montréal.

- **Les périodes à risques**

Des 93 000 déplacements quotidiens à vélo, 17 000 sont effectués à l'heure de pointe du matin. Il s'agit d'une augmentation de 50%, de 1993 à 2003, période au cours de laquelle la part modale du vélo est passée de 0,8% à 1,0% à l'heure de pointe du matin. Les provinces de l'Ontario, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique font état de résultats similaires : le volume de circulation cycliste urbaine augmente fortement de 7h à 10h le matin et de 15h à 19h le soir<sup>10</sup>.

Il convient alors de se questionner sur la pertinence d'adopter des moyens d'actions globaux ou ciblés. En effet, la pratique sécuritaire des cyclistes passe par la sécurité pour tous les usagers de la route.

Comme le cyclisme connaît un essor important et différencié à travers le monde, il est souhaitable que les législations s'adaptent aux enjeux qui lui sont propres, en tant que sport, transport et habitude santé. L'analyse des modèles que constituent certains pays comme le Danemark, les Pays-Bas et certains pays d'Asie nous inspirent au niveau de politiques novatrices telles les journées sans voitures, la réappropriation du centre ville par les piétons et les cyclistes, et l'avènement des systèmes de locations de vélo automatisés comme Bixi, Vélib ou encore Vélov. Ces exemples pris à l'extérieur de nos frontières peuvent servir de modèle au moment d'évaluer la place du cyclisme dans le modèle urbain des pays développés, tout comme dans le modèle rural. Nous les analyserons plus en détail à la prochaine section.

## **D. Bilan routier cycliste**

### **1. Les accidents de la route**

La sécurité routière est un enjeu de société, pour toutes les nations. L'Organisation Mondiale de la Santé rapporte que les accidents de la route tuent 1,3 million de personnes dans le monde

---

<sup>10</sup> Sources : *Alberta Traffic Collision Statistics 2008; Traffic Collision Statistics, Police-attended injury and Fatal Collisions, British-Columbia, 2007*

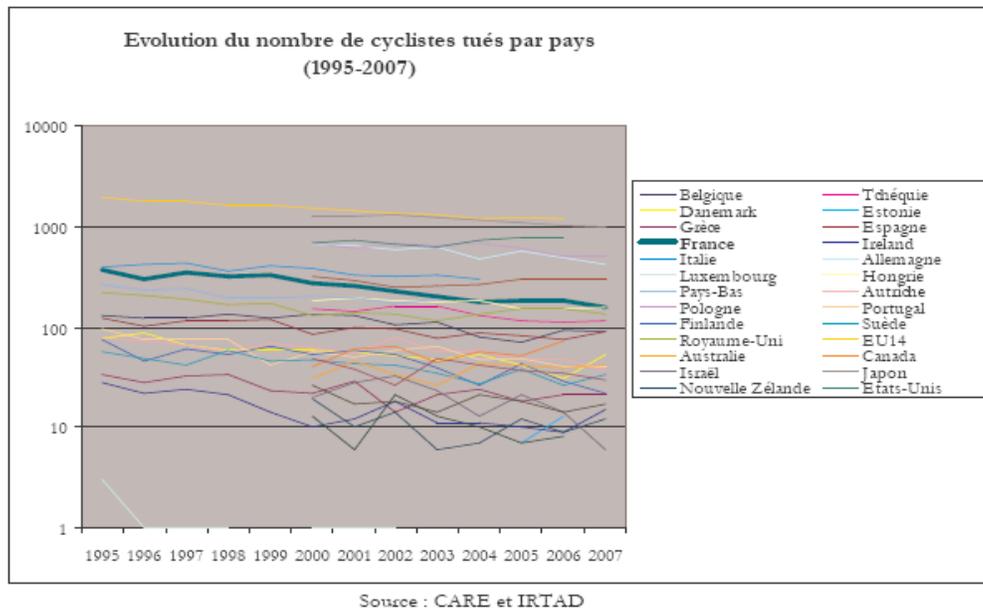
chaque année, et en blessent 50 millions. Les accidents de la route constituent d'ailleurs la première cause de décès chez les personnes de 15 à 44 ans.

Selon les données de la SAAQ, le bilan routier québécois pour 2008 comptabilisait 12 décès à la suite d'un **accident entre un vélo et un véhicule routier**. Également, on a rapporté 116 personnes gravement blessées suite à un accident de la route.

On peut constater que les données sur le bilan cycliste portent essentiellement sur les cyclistes décédés. Une étude faite par le *Transport and Road Research Laboratory*, basée sur les admissions des victimes de la route dans les hôpitaux, porte à notre attention l'importance du nombre d'accidents de la route n'ayant pas été rapportés aux autorités policières (74%). Il faut donc être conscient que les données rapportées par rapport au nombre de blessés (mineurs et même grièvement dans certains cas), sont souvent conservatrices par rapport à la situation réelle.

- **Une tendance à la baisse...**

Dans les 19 pays européens où la pratique du cyclisme est la plus courante, le taux d'accidents impliquant un vélo diminue régulièrement depuis de nombreuses années (suivant en cela la baisse de l'usage), alors que simultanément, la gravité des accidents continue de décroître. Le nombre de cyclistes tués sur la route a tendance aussi à diminuer dans l'ensemble des pays sur la période 1995-2007 : entre 1995 et 2006, le nombre de cyclistes tués a baissé de près de 39% en Europe.



Évidemment, les habitudes de déplacements se répercutent sur le nombre et le taux d'accidents. Ainsi, plus l'usage du vélo est important, plus le nombre d'accidents impliquant des cyclistes est important, plus le nombre de cyclistes tués ou blessés est important et plus la part des cyclistes parmi les différentes catégories d'accidentés (tués ou blessés) est importante.

En revanche, si d'un point de vue global, le nombre de cyclistes décédés sur la route augmente avec l'usage du vélo, la probabilité pour un cycliste d'être lui-même impliqué dans un accident mortel décroît à mesure que la pratique augmente. Cet apparent paradoxe se résout dès lors que l'on considère que plus il y a de cyclistes, plus les autres usagers de la route sont habitués à les côtoyer, et plus ils intègrent dans leur conduite la possibilité de rencontrer un cycliste. Dit autrement, plus la visibilité sociale des cyclistes est forte, meilleure est leur sécurité.

## 2. Coût des accidents de la route:

Chaque année dans le monde, 1,3 million de personnes sont tuées sur les routes. Des millions d'autres sont blessées ou handicapées. En 2003, l'OMS annonçait que les décès dus à tous les types de traumatismes devraient passer à 8,4 millions en 2020 (de 5,1 millions en 1990) – les accidents de la circulation étant en grande partie responsables de cette augmentation.

Toujours selon l'Organisation Mondiale de la Santé, les estimations laissent supposer que le poids financier des accidents de la circulation dans le monde s'élèveront à 518 milliards de \$US par an. Dans les pays en développement, ces coûts sont estimés à 100 milliards \$US, soit deux fois le montant annuel de l'aide au développement dont bénéficient les pays en développement.

À titre de référence supplémentaire, l'Union européenne estime à 180 milliards de \$US par an<sup>11</sup> les coûts associés aux accidents de la route. On recense en Europe, plus de 40 000 personnes tuées chaque année et plus de 150 000 qui deviennent invalides à vie, à la suite d'un accident de la circulation. Près de 200 000 familles européennes connaissent la perte d'un être cher ou doivent supporter un membre de leur famille devenu invalide à la suite d'un accident de la route<sup>12</sup>. Dans ce dernier cas, cela se traduit la majeure partie du temps par une importante dégradation de la qualité de vie, autant pour la personne atteinte que pour son entourage. Souvent, l'abandon d'une partie des autres activités, y compris l'emploi (perte de revenu), fait partie des conséquences<sup>13</sup>.

Aux États-Unis, on a rapporté que 5,27 millions de personnes ont été victimes de traumatismes non mortels à la suite d'accidents de la circulation aux États-Unis en l'an 2000<sup>14</sup>, incluant 87% pour lesquels les blessures et traumatismes étaient considérés comme mineurs. La prise en charge de tous ces blessés (mineurs) a coûté 31,7 milliards \$US, faisant peser une charge énorme sur les services de santé publique et sur le budget des victimes de la route et de leurs familles. Dans le cas des blessés graves, et notamment des personnes souffrant de traumatismes crâniens ou de lésions de la moelle épinière, le coût moyen de la prise en charge a atteint 332 457 \$US par blessé.

---

<sup>11</sup> *Risk assessment and target setting in EU transport programmes. Brussels, European Transport Safety Council, 2003.*

<sup>12</sup> *Source : Fédération Européenne des Victimes de la Route <http://www.fevr.org/english.html#Road>, accessed 17 November 2003).*

<sup>13</sup> *Mock CN et al. Economic consequences of injury and resulting family coping strategies in Ghana. Accident Analysis and Prevention, 2003, 35:81–90.*

<sup>14</sup> *Blincoe L et al. The economic impact of motor vehicle crashes, 2000. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT HS-809-446).*

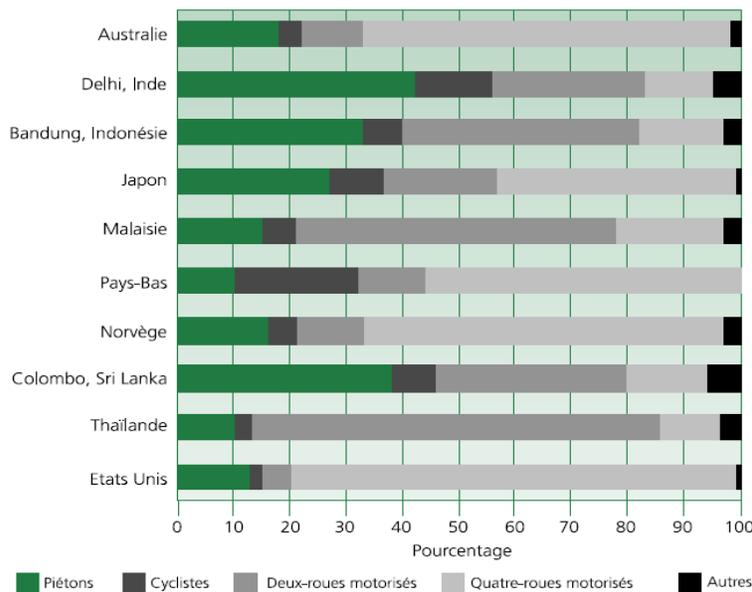
L'impact économique des accidents de la route comprend plusieurs éléments : traitement des blessures et traumatismes, prise en charge des personnes invalides suite à un accident de la route et la perte de revenus pour la victime.

Afin d'atténuer cette crise mondiale du développement et de la santé publique, le Secrétaire général de l'époque à l'ONU en 2004, Kofi Annan, recommandait que les pays élaborent des stratégies nationales pour la prévention des accidents de la circulation et des plans d'action appropriés.

## E. Les principaux facteurs de risques

Si l'on considère le risque d'accident mortel associé au transport, le vélo n'est pas le plus risqué. Ce qui constitue un frein pour certains cyclistes est plutôt la sensation de vulnérabilité causée par la proximité des voitures ainsi que la configuration du réseau routier (ou sa piètre condition). Les données mondiales nous renseignent sur l'importance du nombre de personnes tuées, en fonction du mode de transport utilisé.

*Usagers de la route tués dans les différents modes de transport  
(en % de l'ensemble des tués sur la route<sup>15</sup> dans le monde)*



Ce tableau permet de catégoriser les pays ayant un niveau de motorisation élevé.

On y recense le plus grand nombre de véhicules, de kilomètres de routes et de kilomètres parcourus par habitant par année.

Bien sûr un degré de motorisation élevé signifie que la mortalité due aux accidents de la route y est bien plus basse que dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire.

<sup>15</sup> Sources: Mohan D. *Traffic safety and health in Indian cities. Journal of Transport and Infrastructure, 2002, 9:79-92.*

Au Canada, nous pouvons observer sensiblement les mêmes tendances au niveau du risque associé aux moyens de transport :

Tableau : Victimes de la route au Canada, par catégorie d'usagers

| Catégorie d'usagers de la route | 2003        | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        | 2003-2007<br>(Moyenne) |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|
| Conducteurs                     | 1427        | 1388        | 1507        | 1549        | 1442        | 1463                   |
| Passagers                       | 659         | 655         | 681         | 620         | 590         | 641                    |
| Piétons                         | 379         | 363         | 344         | 373         | 381         | 368                    |
| Cyclistes                       | 45          | 56          | 52          | 72          | 61          | 57                     |
| Motocyclistes                   | 177         | 198         | 229         | 220         | 218         | 208                    |
| Autres                          | 81          | 62          | 92          | 61          | 62          | 72                     |
| <b>Total</b>                    | <b>2768</b> | <b>2722</b> | <b>2905</b> | <b>2895</b> | <b>2754</b> | <b>2809</b>            |

Source : 2003-2006 : Transports Canada, Sécurité routière et réglementation automobile, Base nationale de données sur les collisions. Les statistiques sur les collisions pour 2007 sont obtenues à partir des soumissions annuelles des provinces/territoires

Après avoir observé une stabilité sur le nombre de décès des cyclistes canadiens jusqu'en 2005, on constate une augmentation pour les deux années suivantes. Celle-ci peut s'expliquer par l'augmentation globale de la pratique du vélo.

Si on s'attarde plutôt au risque d'accident cycliste mortel par kilomètre parcouru, les résultats diffèrent puisque la majorité des utilisateurs du vélo qui l'utilisent à des fins de transport, le font sur une distance relativement courte comparativement aux trajets effectués par les voitures. C'est pourquoi, cette étude a démontré que, par rapport à une personne voyageant en voiture, le cycliste avait 8 fois plus de risques d'être tué par kilomètre parcouru.

Annuellement, le risque d'accident mortel encouru par un cycliste est pourtant établi à 2 décès pour 100 000 vélos. Si on le compare au risque encouru par les utilisateurs d'autres moyens de transport, on constate que le vélo n'est pas le moyen de transport le plus risqué<sup>16</sup>.

Tableau : Proportion du nombre de décès sur la route pour 100 000 utilisateurs

| Moyen de Transport | N décès / 1000 utilisateurs |   |
|--------------------|-----------------------------|---|
| Vélo               | 2                           | <b>Cependant, même si le nombre de décès n'est pas un facteur de refus de la pratique cycliste, le volume et la gravité des blessés posent les bases de la réflexion sur la sécurité cycliste</b> |
| Voitures           | 24                          |   |
| Poids lourds       | 25                          |   |
| Cyclomoteurs       | 25                          |   |
| Motocyclettes      | 86                          |   |

<sup>16</sup> J.-R. Carré, " La pratique et la sécurité de la bicyclette : résultats de l'enquête INRETS-FFCT 90 ", in *Risque accidentel et mobilité des deux roues*, Rapport INRETS, 1991.

Tableau : Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicules 2003-2006

| Type de Véhicule                  | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|
| Automobiles                       | 2048 | 2032 | 2085 | 2103 |
| Camionnettes                      | 452  | 406  | 440  | 475  |
| Autres camion-wagonnette < 4536kg | 282  | 292  | 285  | 321  |
| Semi-remorques                    | 337  | 361  | 323  | 346  |
| Camions porteurs > 4536           | 167  | 153  | 173  | 206  |
| Bicyclettes                       | 49   | 60   | 59   | 77   |

Source : Transports Canada, Sécurité routière et réglementation automobile, Base de données sur les collisions

En conclusion, les différents modes de transport comportent tous un niveau de risque différent. Mis à part la marche (qui ne permet pas la majorité des déplacements), le vélo demeure le moyen de transport comportant le plus faible taux de risque en termes de décès observés, ce qui n'est pas le cas en termes de blessures observées.

## 1. L'âge

Selon les données de la SAAQ, depuis 2003, près de 2 500 cyclistes sont victimes d'accidents de la route chaque année et le quart des victimes sont âgées de 15 ans ou moins. En sachant que le niveau de risque pour l'année 2008 (mesuré par le taux de victimes par 100 000 cyclistes), est environ deux fois plus élevé chez les jeunes âgés de 15 ans ou moins que chez le reste de la population, il importe de déployer des efforts particuliers pour mettre fin à la surreprésentation des jeunes parmi les victimes cyclistes.

Par rapport à l'ensemble de la population, les taux de décès (+39%) et de blessures graves (+99%) sont considérablement plus élevés chez les cyclistes plus jeunes (24 ans ou moins). Les pistes d'explication résident dans le fait que les jeunes sont plus vulnérables, présentent davantage de comportements à risques ; ils possèdent moins d'habiletés à vélo et sont habituellement moins conscients des risques associés au partage de la route.

La sensibilisation de la population quant à la précarité dans laquelle se retrouve cette catégorie d'âge demeure alors l'alternative à privilégier, parallèlement à la mise en place de mesures appliquées.

## 2. Le comportement de l'individu

L'exposition à certains risques, propres à l'environnement de pratique est implicitement acceptée, mais il importe de prendre les mesures nécessaires pour réduire au maximum ce risque, par le biais principal de l'éducation et la modification du comportement de chacun. On observe d'ailleurs des comportements à risque, autant du côté des conducteurs de véhicules que des cyclistes.

Or, la négligence ou le manque d'attention (du conducteur et du cycliste) représentent la première cause des accidents mortels. Ensuite, l'ignorance du code de la sécurité routière ou le non-respect de celui-ci est à la base de plusieurs comportements à risque.

D'autres facteurs associés au comportement du cycliste peuvent être la cause d'accidents. C'est pourquoi la FQSC affirme qu'il est important de sensibiliser et de rappeler aux utilisateurs de la route (cyclistes et conducteurs de véhicules à moteur) de :

- S'arrêter aux panneaux d'arrêts, aux feux rouges et céder le passage aux endroits indiqués par la signalisation;
- S'assurer d'être bien vu des autres usagers de la route;
- Respecter le sens de la circulation indiqué;
- S'assurer de porter l'équipement de sécurité nécessaire.

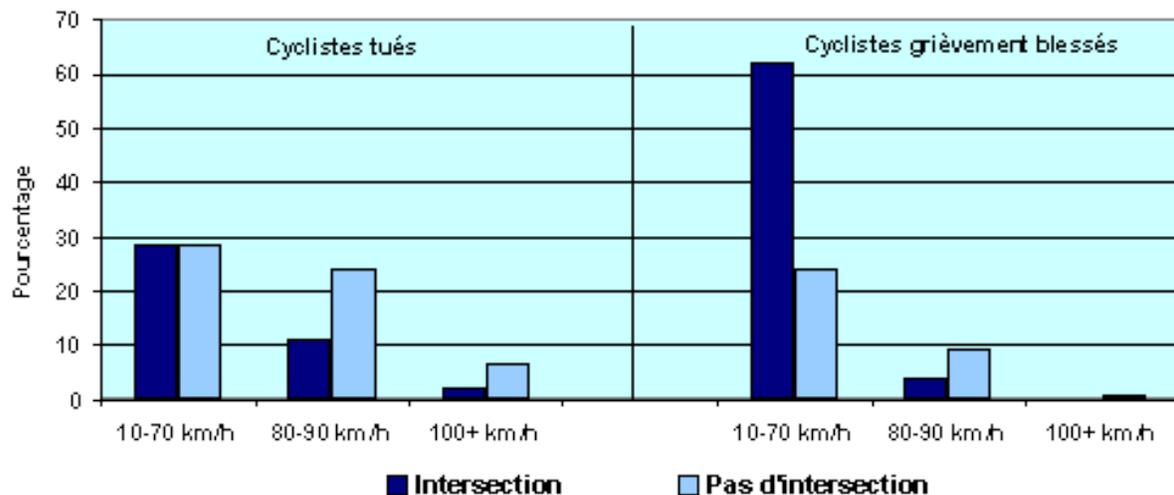
### 3. Le lieu de pratique

#### a) Les références extérieures

Parmi les 19 pays de l'Union européenne où la pratique cycliste est la plus importante, on observe que les accidents de vélo ont lieu dans 55% des cas en zone urbaine. En ce qui concerne la zone rurale, elle inclut 44% des accidents de vélo, mais ceux-ci y sont alors plus graves, se produisant sur des routes où les limites de vitesse affichées sont de 80 km/h ou plus.

Ensuite, les milieux résidentiel ou commercial, regroupent environ 85 % des accidents, qui se produisent principalement dans les zones de 50 km/h ou moins. On peut soulever ici le danger associé aux intersections pour les cyclistes, puisque c'est à ces endroits qu'ils croisent le plus souvent les véhicules motorisés.

Graphique : Cyclistes tués/grièvement blessés selon la limite de vitesse affichée et la configuration de la route - 2001



Ici encore, les chiffres prouvent la nécessité d'entreprendre des moyens d'actions diversifiés, en fonction des lieux de pratique et des types de pratiquants, pour avoir un impact significatif sur la sécurité cycliste de la population québécoise

Ainsi, le réaménagement urbain et les projets d'épaulement des chaussées doivent s'établir de paire avec la sensibilisation des cyclistes et les conducteurs de véhicules motorisés.

Comme présenté précédemment, les lieux de pratique des cyclistes diffèrent en fonction du profil du cycliste, de l'usage de la bicyclette et du diamètre moyen des déplacements les plus courants autour de son foyer. En prenant en compte ces éléments, on parvient à dégager des éléments significatifs pour appréhender les différents comportements, leur fréquence et leur représentativité en termes de nombre de cyclistes.

| Type de rue                | Pourcentage | <i>La pratique sur les pistes cyclables représente 43% de la pratique totale québécoise. Cela montre également que 52% des lieux de pratique utilisés par les cyclistes sont des routes, lieu où la cohabitation avec les véhicules motorisés est nécessaire.</i> |
|----------------------------|-------------|---|
| Rue à forte Circulation    | 8%          |   |
| Rue à faible Circulation   | 21 %        |   |
| Route à faible Circulation | 21 %        |   |
| Route à forte Circulation  | 3 %         |   |
| Piste Cyclable             | 43 %        |   |
| Sentier de Montagne        | 5,00%       |   |

Tableau : Proportion des distances parcourues par type de voie

Ce tableau justifie à lui seul le fait de s'intéresser aux différents lieux de pratique cycliste afin d'en déterminer au mieux les enjeux à travers les préoccupations des publics qui y sont reliés ainsi que leurs besoins. Le tableau suivant sensibilise au taux d'utilisation des différents types de voies en fonction de la distance parcourue.

| 2005                       | Durée      |             | Distance    |             |
|----------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
|                            | Minutes    | %           | Km          | %           |
| Piste Cyclable             | 108        | 47%         | 21,6        | 43%         |
| Sentier de Montagne        | 12         | 5%          | 2,3         | 5%          |
| <b>HORS ROUTE</b>          | <b>120</b> | <b>53%</b>  | <b>23,9</b> | <b>48%</b>  |
| Rue à faible circulation   | 53         | 23%         | 10,6        | 21%         |
| Route à faible circulation | 31         | 14%         | 10,4        | 21%         |
| <b>FAIBLE CIRCULATION</b>  | <b>84</b>  | <b>37%</b>  | <b>21,0</b> | <b>42%</b>  |
| Rue à forte circulation    | 20         | 9%          | 4,0         | 8%          |
| Route à forte circulation  | 4          | 2%          | 1,3         | 3%          |
| <b>FORTE CIRCULATION</b>   | <b>24</b>  | <b>10%</b>  | <b>5,3</b>  | <b>11%</b>  |
| <b>Total</b>               | <b>227</b> | <b>100%</b> | <b>50,2</b> | <b>100%</b> |

Tableau : Durée et Distance des déplacements par types de voies (Vélo-Québec 2005)

De ce tableau on constate une répartition égale entre les taux d'utilisation des routes et des pistes cyclables en durée, pour une distance légèrement plus importante parcourue sur les routes, de 4,7 km par semaine.

## *b) Pistes cyclables et voies cyclables*

On reconnaît l'utilité des pistes cyclables, sur lesquelles 43% de la distance totale est parcourue, à travers les efforts déployés avec les travaux d'aménagements urbains et la finalisation progressive de la Route Verte.

Par ailleurs, les statistiques de 2009 pointent une importante augmentation des cyclistes qui utilisent les pistes cyclables, avec une proportion de 78% par rapport à 71% en 2000 et 56% en 1995. Cette augmentation peut être expliquée par l'accroissement du réseau de pistes cyclables, tant au niveau urbain que pour des finalités touristiques ainsi que par la constante progression du nombre de cyclistes au Québec.

Cependant, faisant écho aux lieux de pratique par type de cyclistes, la nature des pistes cyclables est en train de changer, notamment à cause de la nécessité de composer avec d'autres types d'utilisateurs (marcheurs, joggeurs, trottinettes...).

Ajoutons à cela une limite de vitesse imposée à 25 km/h sur les pistes cyclables, qui rend leur utilisation dangereuse et donc inadéquate pour les cyclistes ayant des préoccupations plus sportives.

Le cas encore récent de la tentative de limitation de vitesse sur le circuit Gilles Villeneuve par la Société du parc Jean-Drapeau, qui a suscité une levée de boucliers en juin dernier, montre le manque de lieux de pratiques pour ce type de cyclistes, première ligne des cyclistes encourant le plus de risque. Bien que le nouveau projet-pilote<sup>17</sup> constitue une initiative louable, visant la saine cohabitation entre les différents usagers des voies cyclable, il demeure toutefois que les pistes et voies cyclables sont toujours trop peu nombreuses au Québec et pas toujours adaptées pour de nombreux cyclistes.

## *c) Les routes*

Tout d'abord rappelons que 52% de la distance totale parcourue au Québec s'effectue sur la route. Cela représente 1,02 milliard de kilomètres parcourus. Vélo-Québec parle de stagnation concernant les déplacements effectués sur des voies (rues et routes) à faible circulation depuis cinq ans (21 km en 2005). On observe le même phénomène pour les rues et les routes à forte circulation, où les cyclistes parcouraient 2km/semaine en 1995 et 5 km/semaine en 2005.

Cette légère augmentation correspond en majorité au choix de nombreux cyclistes urbains d'emprunter les pistes cyclables si elles sont disponibles pour leurs déplacements utilitaires et à

---

<sup>17</sup> \* Les nouvelles mesures de sécurité ont été adoptées au terme d'une rencontre tenue entre les représentants de la Société du parc Jean-Drapeau, de la **Fédération québécoise des sports cyclistes**, de Triathlon Québec, de l'Association québécoise des sports en fauteuil roulant, et de Vélo Québec.

une augmentation du volume de cyclistes sur les routes comme nous avons pu le constater au sein des licences attribuées (+120% en 3 ans) et des inscriptions aux cyclosporives sanctionnées par la FQSC.

Les problématiques liées à l'utilisation de la route comme voie cyclable sont multiples et bien connues du grand public. En effet, l'état de la chaussée des routes ne permet pas toujours une pratique sécuritaire. La variété et la quantité de véhicules motorisés justifie sans doute que leur conception soit optimisée pour ces usagers.

Cependant, le droit inaliénable d'un cycliste de circuler sur la route, combiné à la proportion des cyclistes circulant sur les différents types de route, mettent en avant la nécessité de légiférer pour une identification plus précise des règles de partage de la route, ainsi que d'inculquer des principes de respect et de cohabitation à ses différents usagers.

Par ailleurs, nous aborderons subséquemment ce que stipule le Code de la sécurité routière à propos des procédures de dépassements, notamment à propos de la distance latérale à respecter, notion peu connue des automobilistes, principaux co-utilisateurs de ce lieu de la route.

## II. Recommandations

### A. Mesures de prévention

De toute évidence, plusieurs facteurs de risque demeurent. Malgré le bilan routier qui s'est amélioré au cours des dernières années, il n'en reste pas moins qu'il faut impliquer tous les usagers de la route afin de réduire ces risques. Voyons certains points sur lesquels les cyclistes et les conducteurs de véhicules motorisés devraient être davantage attentifs.

#### *Les cyclistes devraient :*

- Toujours porter un casque homologué;
- Toujours respecter les règles de sécurité routière;
- Utiliser un réflecteur (à l'avant et à l'arrière) la nuit;
- Porter des vêtements réfléchissants, particulièrement la nuit;
- Être vigilants et ne jamais supposer que les automobilistes céderont le passage (même lorsque c'est indiqué).

#### *Les automobilistes devraient :*

- Toujours être à l'affût des usagers de la route vulnérables et leur céder le passage (même lorsque ce n'est pas indiqué);
- Toujours respecter les feux de circulation et les panneaux de signalisation;
- Porter une attention particulière aux travailleurs dans les zones de travail temporaires.

### B. Amendements au Code de la route

Les chiffres et les conclusions présentées précédemment mettent en évidence la nécessité de développer des lieux privilégiés pour la circulation des cyclistes (pistes cyclables). Cependant, les efforts en matière de sécurité routière doivent également concerner la cohabitation et le respect mutuel des usagers de la voie de circulation la plus commune : la route.

Depuis plus de 20 ans, la FQSC est au plus près d'une population cycliste minoritaire en nombre mais nettement représentée en terme de distance parcourue sur les routes. Aussi, la FQSC a recueilli les témoignages de nombreux cyclistes afin de présenter à cette commission les éléments les plus importants dont la modification ou l'implantation est souhaitable pour la globalité de la communauté.

Dans un premier temps, face au constat de la situation précaire des cyclistes, certaines modifications du Code de la sécurité routière s'imposent.

## 1. Pistes cyclables

Les pistes cyclables ne sont pas toujours appropriées pour la pratique cycliste. On y retrouve désormais des personnes faisant du patin à roulettes, de la planche à roulettes, de la course, en plus des poussettes et des marcheurs.

De ce fait, la cohabitation avec les autres types d'utilisateurs de la voie cyclable rend son utilisation dangereuse (plusieurs personnes y circulant à des vitesses différentes - selon le mode de déplacement), ce qui en fait un lieu non adapté à la réalité de la pratique cycliste non utilitaire (dont la finalité n'est pas le transport).

De plus, la limite de vitesse sur les pistes cyclables, établie à 25 km/h, ne permet pas aux cyclosportifs et à la population qui s'entraîne d'utiliser ces voies de manière efficiente et sécuritaire.

*Art. 492. 1986, c. 91, a. 492; 1990, c. 83, a. 179*

*Lorsque le chemin public comporte une voie cyclable, le conducteur d'une bicyclette doit l'emprunter.*

*Art. 492 amendé*

*Le cycliste ou le groupe cycliste qui circule à plus de 25 km/h, peut, lorsque le chemin public comporte une voie cyclable, circuler en dehors de cette dernière.*

## 2. Le dépassement d'un cycliste

Aux États-Unis, il a été établi qu'un véhicule motorisé est impliqué dans les accidents cyclistes 9 fois sur 10. À l'origine de 38% des collisions automobiles-cyclistes, il y a un dépassement ou un changement de direction de l'automobiliste<sup>18</sup>. Un des facteurs de risque les plus importants pour les cyclistes, et pourtant toujours peu connu du public, demeure donc la procédure de dépassement.

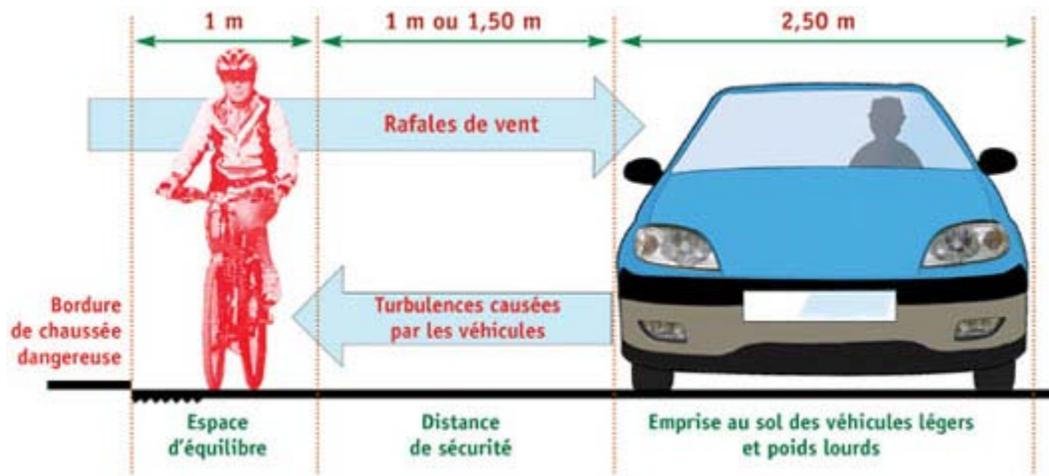
Les éléments qu'il serait souhaitable de modifier portent sur deux points :

- La notion de cycliste : dans la mesure où il n'y a pas d'habitacle à un vélo, il serait plus humain de se référer à un **cycliste** (plutôt qu'à la bicyclette).
- La notion de **distance latérale de sécurité minimale** : le terme « distance de sécurité suffisante » n'est pas approprié puisqu'il se réfère à l'appréciation du conducteur.

Des mesures sont déjà en place dans de nombreux pays Européens. Aussi, nous pouvons lire les recommandations de la SAAQ sur ce point,

<sup>18</sup>[The Bicycle Helmet Safety Institute \(http://www.helmets.org/\)](http://www.helmets.org/)

- Au moment de dépasser un cycliste, le conducteur devrait laisser un espace d'environ 1 mètre en ville et de 1,5 mètre sur les routes en milieu rural entre le véhicule et le cycliste (cf. schéma ci contre)



Il existe à travers le monde des panneaux de signalisation qui rappellent ce principe sur les axes cyclistes majeurs. En effet, une forte proportion d'adultes qui ne sont plus sensibles à l'éducation à la sécurité routière ne connaissent pas la possibilité de franchir la ligne médiane afin d'effectuer un dépassement sécuritaire.

Art. 341

*Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace suffisant pour permettre le dépassement sans danger.*

Art. 341 **amendé**

*Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser **un cycliste** à l'intérieur de la même voie de circulation que s'il y a un espace suffisant d'**1 mètre en ville et d'1,5 m sur des routes rurales** pour permettre le dépassement sans danger.*

Art. 344

*Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une ligne visée à l'article 326.1, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser un tracteur de ferme, ou une autre machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale ou une bicyclette.*

Art. 344 **amendé**

*Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une ligne visée à l'article 326.1, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser un tracteur de ferme, ou une autre machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale ou **un cycliste**.*

### 3. Rouler à l'extrême droite

Quant à l'utilisation de la route, le code de la sécurité routière prévoit également pour les cyclistes que :

*Art. 487. 1986, c. 91, a. 487; 1990, c. 83, a. 176 Amendé  
Sous réserve de l'article 492, le conducteur d'une bicyclette doit circuler à ~~l'extrême~~ droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf si cet espace est obstrué ou s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche.*

Cependant, la bordure de la chaussée est souvent peu praticable et dangereuse pour les cyclistes. En rayant la mention extrême du code de la route, on sensibilise l'utilisateur d'un véhicule motorisé et on prend en considération le fait que le cycliste peut être amené à se décaler de la bordure de la chaussée pour sa sécurité.

### 4. Rouler à deux de front

Les cyclistes désirant s'entraîner en groupe ou effectuer des sorties de groupe (500 000 selon Vélo Québec, 2005) sur les routes revendiquent la possibilité de pouvoir rouler à deux de front plutôt qu'à la file indienne. Bien sûr, on ne fait pas ici référence à un important peloton, mais uniquement à la possibilité de rouler à deux de front. Cela représenterait en termes d'espace, moins que la moitié d'une voie. Cette disposition cible les routes secondaires, les non numérotées et celles où il y a moins de trafic routier. Enfin, elle ne veut pas concerner les villes.

Mais le plus important réside dans le fait qu'occuper légèrement plus d'espace sur le bord de la route rend évidente la présence des cyclistes. L'automobiliste ou le camionneur est obligé de prévoir une manœuvre de dépassement sécuritaire au lieu de rester dans son couloir, en essayant de ne pas ralentir. Enfin, cela confronte le conducteur à la nécessité de ralentir en prévision du dépassement.

*Art. 486. 1986, c. 91, a. 486  
Les conducteurs de bicyclettes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 15 cyclistes*

*Art 486 amendé  
Les conducteurs de bicyclettes qui circulent en groupe de deux ou plus doivent le faire à la file. En aucun cas, la file ne peut comporter plus de 20 cyclistes Deux cyclistes de front sont tolérés sur les routes non numérotées et les routes à faible trafic routier.*

## C. Le principe de prudence

La proximité des différents utilisateurs de la route fait en sorte qu'un comportement responsable doit être adopté par tous. Cette préoccupation figurait d'ailleurs déjà outre Atlantique, dans la convention de Vienne, sur la signalisation routière du 8 novembre 1968 (entrée en vigueur en France en 1977).

On peut y lire la description du principe à l'article 15. Il a été décidé de compléter l'article R 412-6 du Code de la route qui précise désormais que tout conducteur doit **« à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables »**.

Le rappel *du principe de prudence* attire l'attention sur la nécessité d'être plus vigilant envers les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, personnes âgées, etc.). Cette disposition rappelle également la notion de respect, nécessaire au renforcement de la sécurité sur les routes.

Cette démarche autour du principe de vulnérabilité vise à assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité lors des déplacements. Selon le Dr Etienne Krug<sup>19</sup> : « Pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, qui ne sont pas protégés par «l'enveloppe» que constitue une voiture et sont donc plus vulnérables, nos routes sont dangereuses. Il faut accorder davantage d'attention à ces usagers de la route».

Cela s'étend en France, dans la législation, à prouver la non-responsabilité du véhicule le moins vulnérable. Aussi, avez-vous peut-être entendu cette phrase, devenue presque adage, « les piétons ont toujours raison ».

En Belgique, après qu'un débat de société ait été lancé, il a fallu revoir le système de contraventions. Le principe de prudence du plus fort vis-à-vis du plus vulnérable, appuyé par une importante augmentation des amendes, a eu de nombreuses répercussions positives chez nos voisins.

Il s'agit d'une protection supplémentaire à l'égard des plus fragiles, en ce sens que le "devoir de prudence" devient une obligation légale, et que son non respect entraîne une sanction. Le devoir de prudence complète la loi Badinter, qui ne visait que le niveau de remboursement des frais causés par l'accident, mais ne concernait pas la responsabilité.

Au moment de l'application de ce principe, l'objectif des autorités belges était clair: réduire de 50% le nombre de tués sur les routes d'ici 2010. Cet objectif ambitieux était en voie d'être atteint, selon l'Institut Belge pour la Sécurité Routière recueillies en 2009.

---

<sup>19</sup> Directeur du Département Prévention de la violence et du traumatisme et handicap à l'OMS.

## D. Le port du casque

### 1. Le non-port du casque

#### a) Portrait et facteurs

L'apparence et l'image, de même que l'inconscience face aux dangers reliés au non-port du casque, sont en tête de liste des raisons évoquées. Les statistiques sur le port du casque à vélo font ressortir que les jeunes de 10 à 24 ans et les gens qui se déplacent en milieu urbain, hors des voies cyclables, semblent encore aujourd'hui les plus réfractaires au port du casque<sup>20</sup>.

Ces chiffres pourraient nous inciter à considérer une législation différenciée en fonction de l'âge, mais cela est à mettre en perspective avec des chiffres qui montrent que la tranche d'âge la plus représentée en termes d'accidents chez les cyclistes est celle des 30-45 ans.

Il est intéressant de citer une étude qui a été publiée en 1994 par le professeur Michel Labrecque et une équipe du Département de médecine familiale. Celle-ci a révélé que parmi 500 cyclistes sans casque interceptés au hasard, ceux qui reçoivent une courte séance d'information sur les mérites de celui-ci sont quatre fois plus enclins à en acheter un dans les semaines qui suivent<sup>21</sup>.

#### b) Coûts associés

Les coûts directs associés au non-port du casque par les cyclistes sont estimés à 81 millions \$ par année, augmentant au même rythme que l'indice des prix à la consommation. En ce qui concerne les coûts indirects associés au non-port du casque, ils sont estimés à 2,3 milliards de dollars par année<sup>22</sup>.

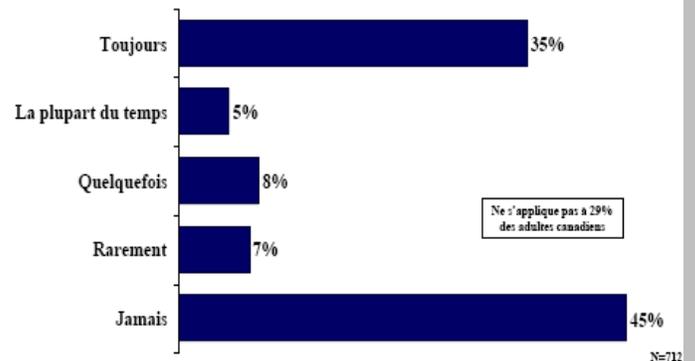
### 2. Mettre son casque

En quelques chiffres, voici la situation au Canada :

- 40% des Canadiens le portent soit toujours ou la plupart du temps.
- 86 % des Canadiens sont *fortement d'accord* avec les bienfaits du port du casque lors de la pratique du vélo, celui-ci pouvant prévenir les blessures graves.
- 78 % des répondants déclarent être *fortement d'accord* qu'il est important de *toujours* porter un casque lorsqu'ils s'adonnent à la pratique du vélo<sup>23</sup>.

#### Port du casque de vélo chez les adultes canadiens

Lorsque VOUS faites de la bicyclette, portez-vous un casque toujours, la plupart du temps, quelquefois, rarement ou jamais ?



<sup>20</sup> Organisation Mondiale de la Santé, Banque Mondiale, «Rapport Mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation» 2004

<sup>21</sup> <http://www.scom.ulaval.ca/Au.fil.des.evenements/1996/10.03/casque.html>

<sup>22</sup> The Bicycle Helmet Safety Institute, <http://www.helmets.org>

Bien que l'efficacité du port du casque ne soit plus à prouver, ces quelques arguments illustrent **l'utilité du port du casque** :

- Les blessures à la tête sont à l'origine de 60% des décès en cas d'accidents cyclistes ;
- Un cycliste qui ne porte pas de casque court 14 fois plus de risque, en cas d'accident, que celui-ci s'avère fatal ;
- Les traumatismes crâniens sont les blessures qui entraînent le plus souvent la mort ou des incapacités ;
- «Nous avons évalué que le port obligatoire du casque de vélo permettrait d'éviter dix décès et près de 200 hospitalisations à chaque année au Québec<sup>24</sup>»;
- Chaque année, 40 usagers de la route perdent la vie au Québec. Les traumatismes crâniens causent 80% de ces décès et 40% des 1 250 hospitalisations recensées;
- Selon une étude menée par *The Bicycle Helmet Safety Institute*, les traumatismes crâniens et les blessures cérébrales pourraient être réduits par le simple port du casque dans une proportion pouvant atteindre jusqu'à 88%.

La Société de l'assurance automobile du Québec suit de près l'évolution du port du casque à vélo. Il semble s'intégrer progressivement aux habitudes des Québécois : en effet, après une stagnation dans les années 1990-2000, le port du casque atteignait 37% en 2006. Visiblement les mentalités sur le port du casque sont en train de changer.

Par ailleurs, pour rebondir sur le côté esthétique du casque, les progrès technologiques permettent de proposer des casques plus légers (moins de 300 g), bien ventilés et à un coût d'acquisition accessible. L'amélioration de l'aspect extérieur de ces casques est travaillée pour faciliter son accessibilité.

Dans un pays qui veut se doter des routes les plus sûres au monde (Vision 2010), où le port du casque approche des 40% et où les gens considèrent majoritairement (76%) qu'il est préférable de toujours porter un casque à vélo, une législation sur le port du casque obligatoire serait cohérente et vraisemblablement suivie.

## E. Impacts de la législation

L'Australie a été le premier pays à rendre obligatoire le port du casque, à partir de 1990. Ainsi, dès le moment où la loi est entrée en vigueur, on a pu constater une diminution du nombre de cyclistes décédés ou blessés (de 48% la première année et de 71% la deuxième année).

Suite à cette législation, *Road Traffic of Australia* a estimé une diminution du nombre de cyclistes à hauteur d'environ 30%. Ce nombre est revenu progressivement à son niveau précédent pour le dépasser à partir de 1999.

---

<sup>23</sup> Sondage: *Le casque: Les attitudes et les habitudes*, [w ww.safety-council.org](http://www.safety-council.org) © 2002, Conseil canadien de la sécurité

<sup>24</sup> Porte-parole du Conseil des directeurs de santé publique et professeur au Département de médecine sociale et préventive.

Les Australiens se sont donc graduellement habitués à porter le casque. Au début des années 1990, la baisse constatée, aussi bien pour des déplacements utiles que ludiques, a surtout concerné les enfants et adolescents. Dans l'État de Victoria, l'adoption en 1990 de cette loi a permis de faire passer le port du casque de 31 % à 75 % en l'espace d'un an et de réduire de 63 % le nombre de traumatismes crâniens chez les cyclistes<sup>25</sup>.

Il faut noter que les réfractaires à une législation sur le port du casque ne sont pas pour autant hostiles au port du casque en soi, mais à l'ingérence de l'état dans la responsabilité individuelle. De ce fait, il est envisageable, de manière comparable à la Colombie-Britannique par exemple, de voir un taux de port de casque passer à 70% la première année après la législation.

En Espagne, le port du casque est obligatoire depuis 2005 sur le réseau des routes nationales hors agglomération (avec une dispense possible par grande chaleur).

Aux États-Unis, plusieurs états ont emboîté le pas dans le même sens que l'Australie, en rendant le port du casque obligatoire, à partir de 1991 (en 2009, la loi est en vigueur dans 22 états).

Les pays qui ont imposé une loi sur l'obligation du port du casque disent constater une réelle baisse du nombre de blessures à la tête (Australie, Nouvelle-Zélande, Espagne, États-Unis et six provinces canadiennes). Selon une enquête menée en 1999, on dénotait déjà une différence significative au niveau du port du casque en comparant les données du Québec avec celles de la Colombie-Britannique, où la loi avait été adoptée 3 ans plus tôt.

L'Organisation Mondiale de la Santé recommande l'application des lois rendant obligatoire le port du **casque** pour les cyclistes et les utilisateurs de deux-roues motorisés depuis déjà plus de 10 ans.

---

<sup>25</sup> *Vulcan P, Cameron MH, Watson WC. Mandatory bicycle helmet use: experience in Victoria, Australia. World Journal of Surgery, 1992, 16:389–397.*

## F. Positionnement de la FQSC

Dans tous les événements cyclistes sanctionnés par la FQSC ainsi que lors des entraînements (individuels ou en groupe), le port du casque est obligatoire en vertu des Règlements de la fédération. Le monde de la compétition cycliste a compris depuis longtemps la nécessité de porter le casque lors de ces événements. Que ce soit pour des compétitions sur route ou sur piste, le port du casque est obligatoire et les athlètes en saisissent bien l'importance.

### *La législation*

Bien que la démarche de l'obligation ne soit pas partagée par tous, il en reste que l'efficacité du port du casque pour les cyclistes, elle l'est. L'équale protection de tous les usagers de la route devrait être un principe cardinal pour éviter que les personnes les plus pauvres et les usagers de la route vulnérables soient surreprésentés parmi les blessés et tués. Ce problème d'équité est fondamental pour réduire le nombre de morts et de blessés par accidents.

Quant à la position qui se veut différenciée par rapport au port du casque obligatoire (en fonction du groupe d'âge), elle demeure difficile à justifier dans la mesure où il est de mise de croire que tous et chacun méritent d'être prémunis contre les risques de la même manière. Nul ne peut prétendre être à l'abri des incidents mécaniques qui peuvent survenir ou du comportement des autres usagers de la route.

### *La sensibilisation*

La sensibilisation contribue à changer les mentalités, et même dans le cas où une législation appuierait le port du casque obligatoire, il serait impératif de poursuivre les initiatives au niveau de la sensibilisation afin de conserver une approche d'intervention globale.

Selon le sondage mené par le Conseil canadien de la sécurité, les trois mesures les plus efficaces qui pourraient être prises pour accroître le taux du port du casque sont les suivantes: campagnes d'information et de sensibilisation de la population, cours et activités sur la sécurité et finalement la réglementation gouvernementale<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup>Sondage: *Le casque: Les attitudes et les habitudes* [www.safety-council.org](http://www.safety-council.org) © 2002, Conseil canadien de la sécurité

### III. Conclusion

Les rapports sur la sécurité routière à travers le globe, font tous état du même constat : beaucoup de chemin reste à parcourir en matière de sécurité routière et de prévention. Cette commission parlementaire démontre la volonté de s'interroger sur la meilleure position à adopter sur ces questions.

C'est pourquoi, la fédération québécoise des sports cyclistes, en apprenant l'existence de cette commission, propose à travers ce document les raisons de changements souhaitables dans la législation québécoise sur la sécurité des transports.

Si l'on considère que le taux de pratique cycliste positionne le Québec parmi les leaders en Amérique du Nord, que cette population est très fortement présente sur les routes et qu'à l'heure où le développement durable et la santé publique deviennent une priorité, l'utilisation régulière du vélo est à encourager, il serait souhaitable de doter le Québec d'une politique ambitieuse et adaptée.

Gardons également à l'esprit que dans les pays à revenu élevé, l'argent placé dans l'amélioration de la sécurité routière a permis d'économiser de 9% à 22% par an. En d'autres termes, les dépenses ont été plus que compensées par les économies sur les accidents et le bilan financier net.

Aussi, l'instauration du principe de prudence dans la culture de sécurité routière québécoise serait un atout considérable pour la cohabitation des usagers de la route. L'ajustement de la procédure de dépassement et le déploiement d'une signalisation en ce sens apporteraient certainement des résultats positifs.

La reconnaissance de différents types de cyclistes et de leurs lieux de pratique nous indique qu'il faut considérer les aménagements urbains et la sensibilisation au partage de la route comme les deux mandats d'égale importance. En effet, le fait que les voies cyclables ne soient pas toujours les plus adaptées pour une pratique sportive sécuritaire par exemple, met en évidence les différents pans de la sécurité qu'il faut considérer dans les actions à mener.

En outre, la recommandation concernant la possibilité de rouler à deux cyclistes de large sur les routes non numérotées et sur les routes à faible trafic serait cohérente avec l'ambition de prise de conscience du partage de la route.

Quant au port du casque, la FQSC supporte la volonté du port obligatoire. Cependant, en définir un âge limite d'application irait contre toute logique en termes d'égalité devant les risques de la pratique et sachant que le cœur de la population cycliste est âgé de 30 à 45 ans.

Enfin, après avoir observé les impacts d'une telle législation de son taux d'application ainsi que de son impact modéré sur la pratique du cyclisme, on peut supposer que les changements de comportements seraient plutôt rapides et appliqués par les différents types de cyclistes. Ajoutons à cela que les mesures proposées ci-dessus servent la pratique du cyclisme en général et posent les bases d'une société plus saine, moins polluante, en somme plus harmonieuse.

## IV. Bibliographie

- Organisation Mondiale de la Santé, Banque Mondiale, « Rapport Mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation » 2004.
- Elvik R. How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis and Prevention*, 2002, 32:849–851.
- Blincoe L et al. *The economic impact of motor vehicle crashes, 2000*. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT HS-809-446).
- Babtie Ross Silcock, Transport Research Laboratory. *Guidelines for estimating the cost of road crashes in developing countries*. London, Department for International Development, 2003 (project R7780).
- *The road to safety 2001–2005: building the foundations of a safe and secure road traffic environment in South Africa*. Pretoria, Ministry of Transport, 2001 (<http://www.transport.gov.za/projects/index.html>, accessed 17 November 2003).
- Benmaamar M. *Urban transport services in Sub-Saharan Africa: Recommendations for reforms in Uganda*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2002 ([http://www.transportlinks.org/transport\\_links/filearea/publications/1\\_799\\_PA3834-02.pdf](http://www.transportlinks.org/transport_links/filearea/publications/1_799_PA3834-02.pdf), accessed 7 November 2003).
- Bačkaitis SH. *Economic consequences of traffic accidents in the Baltic countries*. *Lituanus: Lithuanian Quarterly Journal of Arts and Sciences*, 2000, 46 (<http://www.lituanus.org>, accessed 17 November 2003).
- Zhou Y et al. *Productivity loses from injury in China*. *Injury Prevention*, 2003, 9:124–127.
- Fédération Européenne des Victimes de la Route [web site]. (<http://www.fevr.org/english.html#Road>, accessed 17 November 2003).
- Mock CN et al. *Economic consequences of injury and resulting family coping strategies in Ghana*. *Accident Analysis and Prevention*, 2003, 35:81–90.
- *Ville plus sûr, quartiers sans accidents: realisations; evaluations [Safer city, districts without accidents: achievements; evaluations]*. Lyon, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 1994.
- Brilon W, Blanke H. *Extensive traffic calming: results of the accident analyses in six model towns*. In: *ITE 1993 Compendium of Technical Papers*. Washington, DC, Institute of Transportation Engineers, 1993:119–123.
- Lines CJ, Machata K. *Changing streets, protecting people: making roads safer for all*. In: *Proceedings of the Best in Europe Conference, Brussels, 12 September 2000*. Brussels, European Transport Safety Council, 2000:37–47.
- *Risk assessment and target setting in EU transport programmes*. Brussels, European Transport Safety Council, 2003.
- *Transport accident costs and the value of safety*. Brussels, European Transport Safety Council, 1997.
- Blincoe L et al. *The economic impact of motor vehicle crashes, 2000*. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT HS-809-446).
- Sources: Mohan D. *Traffic safety and health in Indian cities*. *Journal of Transport and Infrastructure*, 2002, 9:79–92.